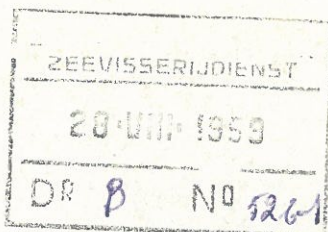


JV

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

-----  
Algemene Diensten  
-----



DE MARITIEME BEDRIJFVIGHEID IN 1958.

-----  
  
Verslag voorgelegd aan het Technisch Comité van  
het Scheepskrediet (opgericht ingevolge de wet  
van 23 augustus 1948).



MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

-----

Algemene Diensten

----

DE MARITIEME BEDRIJVGHEID IN 1958.

-----

Verslag voorgelegd aan het Technisch Comité van  
het Scheepskrediet (opgericht ingevolge de wet  
van 23 augustus 1948).



## EERSTE HOOFDSTUK

=====

### DE KOOPVAARDIJ

-----

#### I. DE WERELDVLOOT EN DE BELGISCHE KOOPVAARDIJ.

##### A. Evolutie van de wereldvloot.

1. De in 1957 ingezette periode van laagconjunctuur hield in 1958 verder aan voor de koopvaardij. Twee hoofdrekenen liggen aan deze ongunstige gang van zaken ten grondslag :
  - a) de algemene crisisperiode die zich in de wereld-economie voordeed en die leidde tot een inkrimping van de wereldhandel, en
  - b) de nog steeds aanhoudende sterke uitbreiding van de wereldvloot, ingevolge de bestellingen voor nieuwbouw geplaatst in de gunstige jaren 1955-56 en die thans eerst afgewerkt zijn.
2. Over de algemene crisisperiode en haar weerslag op de koopvaardij wordt meer uitvoerig gehandeld in § 2 dat een beschrijving geeft van de economische toestand in 1958.
3. De uitbreiding van de vloot in 1958 ging nog steeds in versneld tempo voort. Weliswaar daalde in 1958 het aantal nieuwe bestellingen tot een bijzonder laag peil. Maar de nieuw in de vaart gekomen schepen behoren nog allen tot die tijdens de boom 1955-56 en begin 1957 geplaatste bestellingen. Er kan voorzien worden dat eerst rond einde 1960 het ritme van de afleveringen in een beduidende mate zal verminderen en dat wellicht aan de zeer sterke expansie die de koopvaardij sinds 1956 heeft gekend, een einde zal komen.



4. Tabel I geeft een overzicht van de samenstelling van de wereldvloot volgens de statistieken van Lloyd's Register die slaan op de toestand op 1 juli van het betrokken jaar. Men kan uit die cijfers afleiden dat het jaar 1958 de tot dusver hoogste toename aan schepen kende. Het verhogingspercentage ten opzichte van het vorig jaar bereikt 7 %. Nochtans kon normaal verwacht worden dat ten overstaan van een steeds hoger wordend algemeen totaal van de wereldtonnage, de proportionele verhoging geleidelijk zou afnemen. Het tegendeel is waar, niet alleen in absolute cijfers maar ook in relatieve waarde vormt de toename in 1958 een nieuw rekord.

Tabel I. Samenstelling van de wereldvloot.

Jaar	Totale tonnage	Verhoging t.o.v. vorig jaar	Index t.o.v. 1939
1939	69.439.659	-	100
1948	80.291.593	-	115
1953	93.351.800	-	134
1954	97.421.526	4 %	140
1955	100.568.779	3 %	144
1956	105.200.361	4,5 %	151
1957	110.246.081	5 %	158
1958	118.033.731	7 %	170

5. De cijfers in de laatste kolom van tabel I opgenomen geven reeds een denkbeeld van de uitbreiding van de transportcapaciteit ten opzichte van 1939. Daarbij dient dan nog rekening gehouden te worden met het element snelheid, waar eveneens belangrijke vooruitgang werd gemaakt. Zo lag de gemiddelde snelheid van de trampschepen in 1939 iets onder de 10 knopen. Thans bedraagt ze 12 knopen, dit is een verhoging van 20 %. Indien men bij het berekenen van het indexcijfer 1958 ook de snelheid in aanmerking wilde nemen, dan zou dit betekenen dat de transportcapaciteit van de wereldvloot t.o.v. 1939 minstens verdubbeld is.



Bovendien dient nog te worden aangestipt dat het cijfer van de gemiddelde snelheid van de trampschepen sterk naar omlaag wordt gedrukt door de aanwezigheid van een groot aantal Libertyschepen die ongeveer 10 knopen lopen. Voor de moderne trampschepen die thans van de werf komen ligt de gemiddelde snelheid tussen 14 en 15 knopen.

6. Een treffend voorbeeld van de grote transportcapaciteit van de moderne cargo krijgt men wanneer men nagaat wat een bulk-carrier, van het type 14.000 tdw, 14 knopen, zoals er verschillende van Belgische reders gebouwd worden, kan presteren wanneer die ingezet wordt bijvoorbeeld in het ertsvervoer tussen Narvik en Antwerpen. Jaarlijks vervoert een dergelijk schip op deze relatie ongeveer 370.000 ton, wat neerkomt op 20 % van de invoer van Zweeds ijzererts in 1958 voor de Belgische siderurgie.
7. Tabel II geeft de evolutie weer van de vloten van de landen die in 1958 over een tonnage van meer dan 1 miljoen ton beschikten. De voorname plaats die daarbij door Liberia en Panama bekleed wordt, valt eens te meer bijzonder op.



Tabel II. Evolutie van de koopvaardijvloeden van de landen die over een tonnage van meer dan 1 miljoen ton beschikken in 1958.

	1958	1957	1948	1939
Groot-Brittannië	20.286	19.857	18.025	17.891
U.S.A. (1)	25.590	25.911	29.165	11.490
Liberia	10.079	7.466	1	-
Noorwegen	9.385	8.488	4.261	4.834
Japan	5.465	4.415	1.024	5.630
Italië	4.900	4.552	2.100	3.425
Nederland	4.600	4.335	2.737	2.970
Panama	4.358	4.129	2.716	718
Frankrijk	4.338	4.010	2.786	2.934
Duitsland	4.077	3.606	428	4.483
Zweden	3.303	3.048	1.973	1.577
U.R.S.S.	2.966	2.709	2.097	1.306
Denemarken	2.035	1.857	1.123	1.175
Griekenland	1.611	1.472	1.286	1.781
Spanje	1.607	1.505	1.147	902
Canada	1.516	1.521	2.007	1.224
Argentinië	1.029	1.039	683	291
Wereldtotaal	118.034	110.246	80.292	69.440

8. De meest opvallende toenames hebben betrekking op Liberia (2.612.000 tbr toename) en Japan (1.050.000 tbr), met een verhoging van respectievelijk 34 % en 23 % t.o.v. 1957.

9. Over het "fenomeen" Liberia dient wel niet lang te worden uitgewijd. In het kort zij eraan herinnert dat de Liberiaanse vloot bestaat uit schepen die aan vreemde reders toebehoren, hoofdzakelijk Amerikanen en Grieken, die om uiteenlopende redenen van mening zijn dat ze er belang bij hebben hun schepen onder Liberiaanse vlag te immatrikuleren.

(1) Inbegrepen de reservevloot geschat op 14 miljoen tbr in 1958 en 12.700.000 tbr in 1957.



10. De Grieken, die tot een traditioneel zeevarend land behoren, zoals de cijfers voor 1939 in tabel II duidelijk aantonen, hebben na de oorlog hun vloot onder vreemde vlag weer opgebouwd. Dit is niet alleen een gevolg van de burgeroorlog die na wereldoorlog II in Griekenland woedde en die een ongunstig klimaat meebracht voor de ontwikkeling van de nationale koopvaardij. De hoofreden dient wel gezocht in het feit dat ze in Liberia fiskale voordelen genoten die zij in hun vaderland niet kenden, en die toelieten de gemaakte winsten te herbeleggen zonder ze eerst door de fiskus afgeroomd te zien.

De Griekse regering tracht sinds enkele jaren tegen de stroom op te roeien en trof verschillende maatregelen om de repatriëring onder nationale vlag aan te moedigen. Afgaande op het feit dat bij de nieuwe bestellingen een verminderde belangstelling vanwege de Griekse reders voor de Liberiaanse vlag schijnt te bestaan, lijkt het wel dat deze pogingen van de Griekse regering een zeker succes tegemoet gaan.

11. Bij de Amerikaanse reders staan de zaken anders. Ingevolge de Amerikaanse fiskale wetgeving heeft de belastingvrijheid die de Amerikaanse reders in Liberia genieten geen doorslaggevende betekenis, gezien de Amerikaanse fiskus er toch in slaagt voor de U.S.A.-schepen onder Liberiaanse vlag, haar deel van de koek te krijgen. De hoge lonen die onder Amerikaanse vlag dienen betaald, zijn wel de hoofdoorzaak van de vlucht naar Liberia. Aldus kunnen bemanningen worden aangeworven die varen aan kompetitieve voorwaarden in vergelijking met de traditionele zeevarende landen. De U.S.A.-administratie, die er zich wel van bewust is dat de uitbating onder Liberiaanse vlag in feite een degelijk middel is om over een belangrijke reservevloot te beschikken waarop desnoods in tijden van internationale spanning kan worden beschikt en die ten overstaan van de "officiële" reservevloot de zogenaamde "mothball-fleet", het voordeel heeft aan het land niets te kosten, ziet deze exode naar Liberia oogluikend toe.



12. Voor de uitbreiding van de Japanse vloot staan de zaken anders. In feite staan we hier voor een wederopbouwprocessus, dat moet toelaten deze vloot opnieuw op het peil van 1939 te brengen. Dit doel heeft de Japanse regering thans vrijwel bereikt, dank zij ondermeer een doeltreffende kredietpolitiek ten voordele van de reders.
13. De wereldvloot bestaat thans voor 28,5 % uit tankers tegenover 27,2 % in 1957 en 16,9 % in 1939. Midden 1958 waren 4.023 tankers in de vaart, samen 33.590.000 tbr metend. Dit is een verhoging van 3.560.000 tbr ten opzichte van 1957.
14. Het is vooral in de tankertonnage dat de Liberiaanse vlag een spectaculaire opmars kende. Zoals uit tabel III blijkt bezit sinds einde 1958 Liberia de eerste plaats onder de landen waar tankertonnage is geëregistreerd. Waar begin 1957 Liberia slechts de vierde plaats innam, na Groot-Brittannië, Noorwegen en de U.S.A. is dit wel een bijzonder snelle vooruitgang geweest.

Tabel III. Aandeel van de bijzonderste landen in de tankertonnage. (in tdw).

Vlaggen	1/5/1948	1/1/1958	31/12/1958
Liberia	-	9.111.041	11.751.528
Groot-Brittannië	5.437.539	9.249.645	9.634.031
Noorwegen	2.369.649	7.789.684	8.769.832
U.S.A.	9.637.969	6.082.850	6.399.490
Panama	1.531.924	3.521.047	3.955.417
Frankrijk	658.958	2.265.895	2.645.192
Italië	648.825	2.183.284	2.416.857
Zweden	520.317	1.844.609	2.279.172
Nederland	600.980	1.796.580	1.832.153
Japan	-	1.439.793	1.746.196
Wereld	23.352.222	50.990.364	58.091.310



15. De eigenlijke trampvloot (dry cargo) bedraagt met haar 23.570.000 tdw ongeveer 15 % van de wereldvloot. Ook hier is het aandeel van de "gelegenheidsvlaggen" overwegend. Tabel IV toont dit wel overduidelijk aan.

Tabel IV. Aandeel van de verschillende landen in de tramptonnage op 31 maart 1958 (1).

	in 1000 tdw	in %
Panama-Liberia-Honduras-Costa Rica	8.123	34,5 %
Groot-Brittannië	4.066	17,2 %
Italië	2.776	11,8 %
Griekenland	1.551	6,6 %
Japan	1.480	6,3 %
Noorwegen	1.405	6 %
Duitsland	1.312	5,6 %
U.S.A.	720	3 %
Nederland	461	1,9 %
Wereld	23.570	100 %

16. Ook hier dient onmiddellijk te worden aangestipt dat deze tabel een vals beeld geeft betreffende de nationaliteit van de eigenaars van de schepen. Op het gebied van de trampvaart is het Grieks aandeel overwegend. Maar de Griekse schepen varen onder gelegenheidsvlag, wat eveneens het geval is voor vele Amerikaanse trampschepen en voor vaartuigen toebehorend aan reders van zeer verschillende nationaliteit, zoals Britse of Zwitserse. Tabel V geeft in dit verband een duidelijk beeld van de toestand in de trampvaart.

(1) Bron Norwegian Shipping News.



Tabel V. Verdeling van de trampvloot naargelang de nationaliteit van de controlerende interestengroepen - op 31 maart 1958.

	:in 1000 tdw:	in %
Grieks	: 8.513	: 36,1
Brits	: 3.768	: 16,0
Italiaans	: 2.863	: 12,1
Amerikaans	: 1.628	: 6,9
Japanees	: 1.480	: 6,3
Noors	: 1.364	: 5,7
Duits	: 1.331	: 5,6
Nederlands	: 511	: 2,2

17. Om deze beschouwingen over de wereldvloot in 1958 te eindigen, lijkt het nuttig enkele aanduidingen te verschaffen over de ouderdom van de vloot van de verschillende maritieme landen. Het nieuwbouwprogramma dat sinds enkele jaren volop in gang is, heeft tot gevolg gehad dat het accent zich langzaam verplaatst van de tijdens de oorlog gebouwde Liberty en Victory-tonnage naar de schepen van minder dan 5 jaar oud. Deze laatste groep beslaat thans 24 % van de wereldtonnage. Het aantal oude schepen (meer dan 25 jaar) is betrekkelijk gering en beslaat slechts 14 % van het totaal. De cijfers verschillen van land tot land. Ze werden in tabel VI voor de voornaamste landen opgegeven.

De toestand wat België betreft is vrij gunstig, gezien het aantal recente schepen boven het wereldgemiddelde ligt (29 % tegenover 24 %) en het percentage oude schepen ver onder het wereldgemiddelde valt (3 % tegenover 14 %). Eén schaduwzijde valt toch aan te stippen. De oorlogsconstructies (vooral gegroepeerd in de klasse 10 à 14 jaar) zijn betrekkelijk talrijk in onze vloot.

De landen die er het gunstigst voorstaan zijn Liberia, Duitsland, Noorwegen en Japan, hetzij precies die landen die de sterkste uitbreiding kenden in de jongste jaren. In de huidige crisisperiode is de beschikking over moderne schepen dikwijls een doorslaggevend element om aan het huidige vrachtenpeil zonder verlies te kunnen varen.



Het meest ongunstig inzake de ouderdom is de toestand in de U.S.A., U.R.S.S. en in Panama. Dit laatste land trok in de eerste na-oorlogse jaren als "gelegenheids-vlag" veel schepen aan, maar wordt op dit stuk de laatste tijd de loef afgestoken door Liberia.

Tabel VI. Verdeling van de koopvaardijvloot naar de ouderdom.

	Min dan 5 jaar	5 à 9 jaar	10 à 14 jaar	15 à 19 jaar	20 à 24 jaar	25 jaar en ouder
België	29	20	30	12	6	3
Groot-Brittannië	25	20	25	16	7	7
U.S.A.	3	4	40	43	1	9
Frankrijk	29	29	21	11	3	7
Duitsland	42	29	4	5	5	15
Griekenland	24	2	21	31	3	19
Italië	24	10	16	24	2	24
Japan	37	30	19	3	3	8
Liberia	49	13	14	18	2	4
Noorwegen	39	30	12	8	4	7
Panama	15	20	23	18	3	21
U.R.S.S.	19	7	3	11	6	54
Zweden	32	23	21	6	5	13

#### B. De Belgische Koopvaardij.

18. Zeer verheugend is de vaststelling dat de Belgische koopvaardij een belangrijke toename kende in de loop van 1958. De sinds jaren gevolgde politiek van aanmoediging van de maritieme expansie in ons land schijnt eindelijk vruchten af te werpen. Zeker heeft de Belgische koopvaardij, zoals trouwens die van alle landen, op dit ogenblik met een scherpe crisis in de scheepvaartconjunctuur af te rekenen. Wij komen daarop nader terug in de beschouwingen over de economische toestand. Niettemin schijnt thans de basis gelegd van een vloot, voldoende jong en voldoende gevarieerd wat haar activiteit betreft, om bij de minste tekenen van heropleving in de maritieme conjunctuur, het vertrekpunt te vormen voor een nationale



koopvaardij die in verhouding staat tot het economisch potentieel van ons land.

Intussen kan vastgesteld worden dat in 1958 de Belgische vloot met 17 % toenam ten opzichte van 1957, daar waar dit cijfer voor de wereldvloot 7 % bedraagt.

Tabel VII. Evolutie van de Belgische koopvaardij (in tlr)

Toestand einde jaar	Dry-cargo tonnage	Tanker tonnage	Algemeen totaal
1938	300.692	64.650	365.342
1948	337.265	54.713	391.978
1949	345.070	63.709	408.779
1950	350.415	74.534	424.949
1951	362.152	68.424	430.576
1952	368.619	68.424	437.043
1953	368.619	51.466	420.135
1954	360.218	70.104	430.322
1955	348.516	102.061	450.577
1956	396.202	107.044	503.246
1957	421.970	107.044	529.014
1958	466.888	152.612	619.500

19. Het gevarieerd karakter van de Belgische vloot komt tot uiting in de cijfers van tabel VIII die de verdeling van onze koopvaardij opgeeft naargelang de uitgeoefende activiteit. Nog is het liner-karakter van onze vloot overwegend. Maar, naast de ontwikkeling van de tanker-vloot, zien we in 1958 weer voor het eerst sinds verschillende jaren opnieuw trampvaart van enige betekenis onder Belgische vlag verschijnen. De fruit-carriersvloot kende een verdere ontwikkeling. Alleen de kustvloot vormt een sombere uitzondering : haar teleurgang houdt nog steeds aan.



Tabel VIII. Activiteit beoefend door de Belgische koop-  
vaardij schepen. Toestand einde 1958.

	in tbr	in % van de totale vloot
liners	404.664	65,5 %
trampvaart	26.953	4,2 %
fruit-carriers	12.209	2 %
coasters	22.632	3,8 %
tankers	152.612	24,5 %

20. De toekomstvooruitzichten voor de verdere uitbreiding van de Belgische vloot blijven gunstig. Weliswaar werden in de loop van 1958 slechts weinig nieuwe bestellingen voor onze reders ingeschreven. Maar het bouwprogramma dat slaat op de op 31 december 1958 nog af te werken schepen blijft omvangrijk. Het omvat :

13 motor-cargo's samen	119.395 tdw
6 tankers	216.850 tdw
5 bulk-carriers	72.900 tdw

Hoewel verschillende van deze schepen in vervanging komen van thans in de vaart zijnde eenheden, laat alles toe te voorzien dat weldra de kaap van de 700.000 tbr zal overschreden worden.



## II. DE ECONOMISCHE TOESTAND.

### A. Algemeen Overzicht.

21. Het verslag over de maritieme bedrijvigheid in 1957 maakte reeds melding van de diepe baisse van de vrachtenmarkt die in juli 1957 had ingezet en het vrachtenniveau tot een zeer laag peil had neergehaald.

Het jaar 1958 bracht in dit opzicht geen verbetering, wel intengendeel. Tabel IX geeft daarvan een duidelijk beeld.

Tabel IX. Gemiddelde jaarindexen van de vrachten voor reis- en tijdsbevrachtingen (1952 = 100).(1)

Jaren	Reisbevrachtingen	Tijdsbevrachtingen
1953	77,5	60,6
1954	86,1	71,7
1955	127,7	129,8
1956	157,0	172,9
1957	112,7	120,2
1958	67,1	55,5

22. Op de uitbreiding van de wereldvloot als element van dit aanhoudend onevenwicht tussen vraag en aanbod op de vrachtenmarkt, werd reeds gewezen. Noch de annulering van nieuwbouworders, noch de afbraak van oude eenheden zijn tot dusver in staat geweest deze expansie enigszins te remmen.

(1) Opgesteld naar de maandindexen gepubliceerd door de "Chamber of Shipping" van het Verenigd Koninkrijk.



23. In die omstandigheden blijft maar één oplossing over : het uit de vaart nemen en opleggen van schepen, in afwachting van betere tijden. Einde 1958 bereikte de opgelegde tonnage 7.549.634 tbr, hetzij ongeveer 7,2 % (1) van de wereldvloot, tegenover 1.217.377 tbr einde 1957. Vooral de tijdens de oorlog gebouwde eenheden, in het bijzonder de Liberty's, worden het slachtoffer van deze oplegpolitiek. Maar in de loop van 1958 gingen verschillende nieuwe eenheden, vooral tankers, rechtstreeks van de werf na oplevering naar de haven waar ze opgelegd werden.
24. De Belgische vloot werd in een geringe mate getroffen door de opleg van schepen, enerzijds omdat de dry cargo's hoofdzakelijk in de lijnvaart ingezet zijn, anderzijds omdat de tankertonnage in handen is van grote petroleummaatschappijen en in feite een transport voor eigen rekening vormt. De exploitatie van deze schepen wordt minder beïnvloed door de vrachtenmarkt dan deze van de tramp die voor rekening van derden vaart. Einde 1958 was 20.716 tbr Belgische scheepsruimte, hetzij 3,3 % van de totale vloot opgelegd, cijfer dat vrijwel onveranderd is t.o.v. 1957 toen het 20.582 tbr bedroeg.
25. De aanhoudende uitbreiding van de wereldvloot viel in 1958 samen met de wereldwijde regressie van de conjunctuur. Het volume te verschepen goederen verminderde, wat de overvloed aan tonnage nog accentueerde.
26. Een paar voorbeelden illustreren duidelijk deze vermindering van de wereldhandel. Zo nam de goederen-traffic in de West-Europese havens, wanneer het petroleumvervoer wordt uitgesloten, gevoelig af. Antwerpen kende een daling van 29.473.348 ton goederen in

---

(1) Geen rekening werd daarbij gehouden met de U.S.A. Moth-ballfleet van circa 14.000.000 tbr.



1957 tot 27.278.257 ton in 1958. Voor Rotterdam zijn deze cijfers (steeds zonder de petroleum) 44.134.603 ton in 1957 en 37.853.264 ton in 1958. Nog een ander treffend voorbeeld vindt men in het kolenvervoer van de Verenigde Staten naar Europa. Dit daalde van 49.630.000 ton in 1957 tot 34.000.000 ton in 1958.

27. Het herstel van de wereldeconomie vormt de eerste en noodzakelijke voorwaarde om tot gezonde verhoudingen terug te keren in de scheepvaart. Het is twijfelachtig of dit herstel van voldoende omvang zal zijn om alle schepen, dit wil zeggen zowel de thans in de vaart zijnde en opgelegde als diegenen die in de eerstkomende jaren van de werven zullen komen, een emplooi te bezorgen. Bij de minste tekenen van heropleving worden opgelegde schepen terug in de vaart gebracht en drukken opnieuw het vrachtenpeil naar omlaag. Het evenwicht zal slechts geleidelijk kunnen hersteld worden door de afbraak van oudere eenheden en van een belangrijk deel van de oorlogstonnage. Reeds in 1958 valt een belangrijke toename van de afgebroken tonnage vast te stellen. Ze bedroeg 1.536.162 tbr, tegenover 617.636 tbr in 1957.

Het valt moeilijk te voorspellen op welk ogenblik het evenwicht opnieuw bereikt zal worden. Een snelle uitbreiding van de wereldhandel kan de roeders doen aarzelen schepen zoals de Liberty's, die amper 15 jaar oud zijn, naar de sloper te zenden. Een element verschaft meer positieve gegevens : het uitblijven van massale nieuwbouworders sinds meer dan een jaar zal, na afwerking van het huidig bouwprogramma, zijn weerslag hebben op de expansie van de koopvaardijvloot. Dit element zal echter eerst een rol spelen vanaf einde 1960, begin 1961.

#### B. De tramping.

28. De trampvaart is, samen met de tankervaart, de branche van het scheepvaartbedrijf die het eerst door de crisis werd getroffen. Tabel X toont aan dat in alle rubrieken een zeer gevoelige baisse zich voordeed. Deze is wel het meest uitgesproken in de kolentrafiek waar het gemiddeld indexcijfer van de vrachten in 1958 meer dan de helft lager ligt dan in 1957.



Tabel X. Indexcijfers van de tijdbevrachtingen voor  
verschillende goederen.(1)

	Kolen	Graan	Suiker	Erts	Mest- stof- fen	Hout	Espar- to	Alge- meen gemid- delde
Gemiddelde 1954	: 84,2	: 86,4	: 94,7	: 85,0	: 87,3	: 83,7	: 74,4	: 86,1
Gemiddelde 1955	: 123,2	: 133,9	: 141,7	: 112,1	: 116	: 129,4	: 98,9	: 127,7
Gemiddelde 1956	: 151,0	: 174,2	: 172,7	: 135,1	: 131,4	: 138,3	: 108,6	: 157,0
Gemiddelde 1957	: 116,4	: 111,6	: 129,7	: 107,4	: 107,7	: 107,8	: 95,4	: 112,7
Gemiddelde 1958	: 54,5	: 64,7	: 84,9	: 69,8	: 68,2	: 71,5	: 68,8	: 67,1

### C. De lijnvaart.

29. De lijnvaart maakt eveneens een ongunstige periode door. De vrachtenschommelingen zijn zeker niet zo hevig als in de tramping. De zeevaartconferenties zorgen voor een zekere stabiliteit in de vrachten waarbij zowel de hoge toppen als de diepe dalen van de curven van de trampvaartindex vermeden worden. Tabel XI geeft van deze toestand overigens een klaar beeld.

Beslissend voor een sluitende winstrekening is in de lijnvaart het volume van de te verladen goederen. Wanneer schepen halfleeg of  $\frac{3}{4}$  leeg moeten varen, zoals in 1958 dikwijls het geval was, dan zijn zelfs conventioneel opgehouden vrachten volstrekt onvoldoende om de reder toe te laten de twee eindjes aan elkaar te knopen.

(1) Bron "Chamber of Shipping" van het Verenigd Koninkrijk.



Tabel XI. Index van de lijnvaartvrachten (1).

Jaar		Vrachtenindex
Gemiddelde	1955	107.9
"	1956	119.1
"	1957	132.0
"	1958	
Januari		127.9
Februari		126.7
Maart		124.8
April		122.4
Mei		121.7
Juni		120.7
Juli		120.6
Augustus		120.6
September		120.3
October		120.7
November		120.4
December		120.4
Gemiddelde	1958	122.3

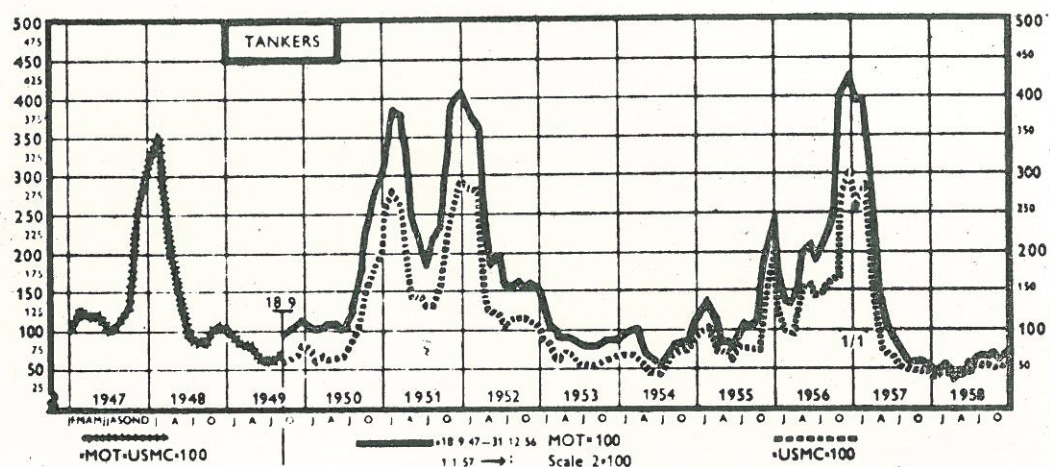
D. Het vervoer van de petroleum.

30. Na de vertikale daling der vrachten die zich in het 1ste semester 1957 in de tankervaart voordeed, bleven de tankervrachten bestendig rond hetzelfde laag peil schommelen. Geen enkel teken van verbetering in de toestand deed zich voor. De vierde na-oorlogse piek ligt thans achter de rug, en het marasme in de tankervrachtenmarkt schijnt een even vaste, zoniet nog vastere tendens te vertonen als in de trampvaart. Figuur 1 geeft een overzicht van de evolutie in de tankervrachten sinds de oorlog. Tabel XII geeft de jaargemiddelden op en toont aan dat in 1958 een laagtepunt zonder voorgaande bereikt werd. De opgelegde tankertonnage bedroeg dan ook eind 1958 circa 2.500.000 tbr.

(1) Bron : Duits Ministerie van Verkeer. Basis 2e semester 1954 = 100.



Figuur 1



Tabel XII. Index van de petroleumvrachten (1).

Jaren	Index	
Gemiddelde 1947	146.3	
» 1948	160.8	
» 1949 (jan.-aug.)	74.6	
	Scale Mot = 100	USMC = 100
Gemiddelde 1949 (sept.-dec.)	103.8	68.9
» 1950	152.7	100.9
» 1951	300.8	203.2
» 1952	227.1	160.8
» 1953	89.8	66.6
» 1954	81.3	62.5
» 1955	118.7	93.2
» 1956	223.5	162.5
» 1957	149.7	102.8
» 1958	54.2	47.0

USMC flat = Scale + 43.93  
basis Aruba / London / Aruba.

(1) Bron : Norwegian Shipping News.



31. Het is vanzelfsprekend dat de vrachten van 1949 echter niet zonder meer met die van 1958 mogen vergeleken worden. Sindsdien werd de tankervloot grotendeels vernieuwd. De standaardtanker van 1949, een schip van circa 16.000 tdw, is vervangen door een gamma types, veelal gaande van 30.000 tdw tot 45.000 tdw, die het marktbeeld beheersen. De kostprijs per ton-kilometer ligt voor deze schepen beduidend lager dan bij het in 1949 gangbare type.

De algemene trend op lange termijn van de tankervrachten is ongetwijfeld "à la baisse" gericht. Dit sluit accidentele scherpe stijgingen niet uit, te meer daar de reisbevrachtingen slechts op ongeveer 10 % van de tankervloot staan. De rest is ofwel bevracht op min of meer lange termijn, of eigendom van de grote petroleummaatschappijen.

32. De petroleumindustrie is thans geconfronteerd met een reeks nieuwe problemen die een belangrijke rol kunnen spelen bij het transport van petroleum. Er is vooreerst het probleem van de overproductie, dat van conjuncturele aard is. Daar zijn verder de vraagstukken van meer structurele aard, zoals de opkomst van nieuwe vindplaatsen van petroleum en de uitbreiding van het vervoer met pijpleidingen.
33. De huidige overproductie, of onderconsumptie zoals men het nemen wil, leidde tot bescherming van zekere markten. De Verenigde Staten trachten de eigenmarkt te bevoordelen door een vermindering van de vreemde invoer. Dergelijke beperkingen hebben hun weerslag op het vervoer, dat steeds het eerste slachtoffer is van beknotting van de vrijheid in de wereldhandel.



34. Het vraagstuk van de overproductie wordt nog akuter door het doorzijpelen van Russische petroleum in het Westen. Nog heeft het probleem niet een omvang aangenomen die verontrustwekkend zou zijn. Het is evenwel betekenisvol dat de uitvoer van de landen van het Sovjet-blok naar de Westerse wereld van 5 miljoen ton in 1955 gestegen is tot 10 miljoen ton in 1958.

Rusland schijnt anderzijds vast besloten te zullen overgaan tot de bouw van een grote pijpleiding van de Kaukasus naar de Baltische Zee die de petroleum aan kostprijzen ver beneden de huidige in dit laatste gebied moet brengen. Voor bepaalde landen in de nabijheid van de terminus van deze pijpleiding gelegen kan de concurrentie van de Russische petroleum t.o.v. die van het Midden-Oosten in een nabije toekomst scherper worden. Aldus zou een aanzienlijk volume transport voor de tankers verloren gaan.

35. Ook de ontginning van nieuwe petroleumvelden kan een grote invloed op de tankvaart krijgen. De petroleum ontgonnen in deze nieuwe gebieden, voornamelijk de Sahara en Lybië, vergt transport naar West-Europa over een kleinere afstand dan thans voor de petroleum van het Midden-Oosten en Venezuela het geval is. Bovendien biedt ze mogelijkheden van geheel of gedeeltelijk vervoer per pijpleiding die een verdere bedreiging vormen voor de zeevaart.
36. In algemene zin genomen kan legischerwijze worden verwacht dat de aanleg van pijpleidingen in Europa (Wilhemshaven-Ruhr, Rotterdam-Ruhr, Laverà-Straatsburg) en in Noord-Afrika (Hassi-Messaoud-Bougie) diepgaande wijzigingen in de structuur van het petroleumvervoer zal te weeg brengen. We verwijzen daaromtrent naar het artikel "Het vervoer van petroleum door pijpleidingen" dat verschenen is in nr 5 - 1958 van de "Echo's van Verkeerswezen".



37. Uit deze beschouwingen mag niet worden afgeleid dat de toekomst van de tankervaart somber is, ja zelfs ernstig bedreigd zou zijn. Niets is minder waar. Aanzienlijke hoeveelheden petroleum zullen steeds van overzee moeten komen, niet alleen voor West-Europa maar zelfs in toenemende mate voor de U.S.A. De schommelingen van de conjunctuur mogen verder niet doen vergeten dat het petroleumverbruik, volgens alle tot dusver gemotiveerde vooruitzichten, in de eerste decennia nog steeds zal toenemen. De structuurwijzigingen waarvan hoger sprake zullen dan ook vooral hun weerslag hebben in een concentratie van de laad- en losplaatsen in enkele grote havens, en in een verdere doorzetting van de tendens naar reuzentankers, de enige die in staat zijn voor de kostprijs per ton-kilometer met de pijpleidingen te concurreren.

In een domein zoals de petroleumindustrie, waar alles zozeer een mobiel karakter vertoont, niet alleen om technische en economische, maar vooral om politieke redenen, heeft de tanker ten opzichte van de andere vervoermiddelen een groot voordeel, dat precies gelegen is in de mobiliteit van zijn aanwending. Bepaalde verschuivingen mogen zich voordoen in de ontginningsplaatsen, pijpleidingen aangelegd of gesloten worden, de tanker vindt steeds mogelijkheid zich aan te passen aan de nieuwe omstandigheden en daarheen te varen waar op haar beroep gedaan wordt.



## HOOFDSTUK II

=====

## DE ZEEVISSERIJ

-----

I. DE BELGISCHE ZEEVISSERIJVLOOT.

38. Geen belangrijke wijzigingen deden zich voor in 1958 in de samenstelling van de Belgische zeevisserijvloot. Het aantal schepen en de totale bruto-tonnemaat namen lichtjes af, terwijl de totale pk iets toenam. Deze evolutie wijst op de vervanging van motoren in bestaande schepen door nieuwe motoren met sterkere kracht.

Tabel XIII. Evolutie van de Belgische zeevisserijvloot.

Jaren	Aantal schepen	Bruto- tonnemaat	Totale pk van de motoren
1954	421	26.781	62.746 pk
1955	430	26.350	63.913 pk
1956	437	27.687	68.709 pk
1957	446	29.229	73.663 pk
1958	441	29.105	73.872 pk

39. Een ernstig vraagstuk vormt de verregaande veroudering van de Belgische visserijvloot zoals die blijkt uit tabel XIV.



Tabel XIV. Ouderdom van de Belgische zeevisserijvloot.

Aantal schepen	Ouderdom	% van de totale vloot
69	1 à 5 jaar	15,62
27	6 à 10 jaar	6,14
53	11 à 15 jaar	11,99
85	16 à 20 jaar	19,34
63	21 à 25 jaar	14,26
77	26 à 30 jaar	17,47
46	31 à 35 jaar	10,45
14	36 à 40 jaar	3,17
2	41 à 45 jaar	0,44
5	46 à 50 jaar	1,12

Hieruit kan worden afgeleid dat het gros van de Belgische zeevisserijvloot, namelijk 51 %, tussen 16 en 30 jaar oud is. Bovendien is 15 % van de vloot meer dan 30 jaar oud. Die cijfers tonen aan dat een belangrijk deel van de vloot voor vernieuwing in aanmerking komt. De onderhoudskosten vormen voor deze schepen een al te groot deel van de uitbatingskosten.

De veroudering doet zich vooral voor in de garnaalvisserij (schepen tot 80 pk), waar 30 % van de vloot meer dan 30 jaar oud is en 38 % uit de oorlogsjaren stamt. Ook de schepen uitgerust voor de hoge Noordzee-visserij tonen tekenen van veroudering. Niet minder dan 32 % van deze eenheden tellen 26 à 30 jaren.

40. Het probleem van de verjonging van de Belgische zeevisserijvloot houdt in de eerste plaats verband met de moeilijkheden de nodige kapitalen te verzamelen die nodig zijn om nieuwe eenheden te bouwen. De vissersvaartuigen zijn hoofdzakelijk in handen van familieondernemingen die in de slechte jaren die de visserij thans kent, alle beschikbare gelden moeten aanwenden om de bestaande eenheden in de vaart te houden, zonder er te kunnen aan denken kapitalen te investeren in nieuwbouw.



41. Een ander aspekt van het probleem mag echter eveneens niet verwaarloosd worden. Vele vaartuigen, in het bijzonder de kleine eenheden, behoren toe aan schippers-reders, wat betekent dat de eigenaars zelf met hun schip in zee steken. Deze uitbatingsvorm, die de eigenaar toelaat dag in dag uit de exploitatie daadwerkelijk te leiden, is zeker een uitstekende formule gebleken in het verleden. Zehoudt echter in dat de uitbating staat of valt met de waarde van de reder als visser. Kapitaalverschaffing aan deze productietak vergt derhalve een grondig inzicht in de beroepsbekwaamheid van de ontleener. Dit element remt zeker de investeringen in de zeevisserij.

Ook voor de grotere schepen, waar de eigenaar niet meer de visserij in zee leidt, is gebleken dat het redersvak zodanige particulariteiten vertoont, dat ook hier het succes in het bedrijf veelal afhankelijk is van de individuele waarde van één man. De ervaring leert dat niet reder wordt wie het wil. Het verdwijnen van een generatie gevestigde reders kan derhalve zware gevolgen hebben op de ontwikkeling van het zeevisserijbedrijf. Tekenend wijzen erop dat deze toestand zich sinds enkele jaren voordoet in de grote Noordzeevisserij, waar een generatie reders in de periode 1934-38 opgekomen, tot dusver weinig plaatsvervangers gevonden heeft.

42. Uit dit alles kan het besluit worden getrokken dat de vernieuwing van de Belgische zeevisserij niet alleen afhankelijk is van een verbetering van de economische toestand in dit bedrijf, maar eveneens een structureelhervorming vergt. Een zekere concentratie van de rederijen, zou zeker kunnen bijdragen tot sanering van de zeevisserij.

43. Ter illustratie van de versnippering van de huidige vloot, weze aangestipt dat einde 1958 de 441 vaartuigen in handen waren van 395 rederijen.



Daarvan waren :

- 351 schepen, hetzij 79,59 %, familiebezit (één reder al dan niet samen met familieleden),
- 51 schepen, hetzij 11,56 %, werden door feitelijke vennootschappen uitgebaat,
- 17 schepen, of 3,86 %, behoorden aan personenvennootschappen met beperkte aansprakelijkheid,
- 22 schepen, of 4,99 %, waren het eigendom van naamloze vennootschappen.

## II. DE ECONOMISCHE TOESTAND.

44. Het crisisjaar 1957 werd in de Belgische zeevisserij gevolgd door een crisisjaar 1958. De productie bleef vrijwel onveranderd : 50.090.575 kg in 1958 tegenover 49.571.000 kg in 1957. De opbrengst steeg in een onbeduidende mate van 492.279.798 F in 1957 tot 511.080.884 F in 1958.
45. Dient nog worden gesproken van een mislukt haring - seizoen zowel voor volle - als ijle haring ? Deze visserij die enkele jaren geleden het welkom-supplement vormde om de reders toe te laten de eindjes aan elkaar te knopen, heeft thans vrijwel alle betekenis verloren. Het aantal schepen dat deze visserij beoefent wordt elk jaar geringer. De opbrengst van de haringvisserij die in 1955 nog bijna 12 % beliep van de totale opbrengst van de Belgische zeevisserij, kwam in 1958 nog slechts voor minder dan 3 % tussen in de resultatenrekening.
46. Ook de garnaalproductie bleef beneden alles. De slechte resultaten van 1957 konden in 1958 niet eens bereikt worden. In twee jaar tijd viel de totale opbrengst van deze visserij van 72.977.209 F op 21.465.114 F. Deze cijfers vergen geen verdere commentaar.



47. In tabel XV worden de resultaten van de zeevisserij in 1957 en 1958 vergeleken.

Tabel XV. Resultaten van de Belgische zeevisserij in 1957 en 1958.

Visserij	Aanvoer in ton		Opbrengst in F	
	1957	1958	1957	1958
Garnaal	1.004	765	37.167.481	21.465.114
IJle ha-	765	686	3.872.064	3.642.383
ring				
Volle ha-	2.277	1.724	9.480.686	11.586.831
ring				
Bodemvis	42.982	43.927	424.777.106	454.849.722
Totale				
productie	49.571	50.091	492.279.798	511.080.884

48. Wat de verschillende categorieën vaartuigen betreft mogen nog volgende beschouwingen worden gemaakt.

Op de slechte resultaten van de garnaalvisserij werd reeds gewezen.

De kleine middenslagvisserij onderging opnieuw de ongunstige invloed van het mislukte ijle haringseizoen. Bovendien haalde het uitblijven van renderende tongvangsten, voornamelijk op de Witte Bank, eveneens een streep door de rekening.

De hoge Noordzeevisserij, zonder bepaald schitterend te zijn, kon niettemin op resultaten bogen die in doorsnee bevredigend waren.

In de IJsland-visserij bevestigden tot september 1958 de motortreilers van 300 à 500 pk hun goede resultaten van 1957.



Daarna brak in deze visserij een crisis uit ten gevolge van het verleggen van de grens van de IJslandse territoriale wateren van 4 op 12 zeemijlen. De kleine IJslandtreilers die normaal dicht onder de kust vissen, waar de zee minder diep en de beschutting tegen de stormen beter is, werden door deze unilaterale maatregel van de IJslandse regering van hun traditionele visgronden verdreven en dienden andere visgebieden op te sporen. Deze reconversie ging met ernstige verliezen gepaard gedurende de laatste trimester van 1958.

De grote motor- en stoomtreilers van meer dan 500 pk kenden uiteenlopende resultaten. Ook zij werden - zij het in een minder gevoelige mate - door de IJslandse maatregel getroffen. De globale resultaten over het ganse jaar waren wel beter dan in 1957, maar voor verschillende vaartuigen toch nog onvoldoende om als bevredigend te kunnen bestempeld worden.



## HOOFDSTUK III

=====

## DE SCHEEPSBOUW

----

49. De scheepsbouwindustrie kende in 1958 een zeer bevredigende activiteit. Inderdaad de werven werkten nog met volledige bezetting. De te water gelaten tonnage, die sinds 1946 regelmatig elk jaar toenam, bereikte in 1958 een rekordhoogte. In 10 jaar tijd, van 1949 tot 1958, verdriedubbelde praktisch de productie van de werven.

Tabel XVI. Te water gelaten tonnage in de wereld in tbr.

=====				
		:		
1944 .....	11.169.503	:	1951 .....	3.642.564
1945 .....	7.192.679	:	1952 .....	4.395.578
1946 .....	2.114.702	:	1953 .....	5.096.050
1947 .....	2.102.621	:	1954 .....	5.262.631
1948 .....	2.309.743	:	1955 .....	5.316.742
1949 .....	3.131.805	:	1956 .....	6.673.701
1950 .....	3.492.876	:	1957 .....	8.501.000
		:	1958 .....	9.269.938
		:		
=====				

50. De bouw van schepen heeft sinds de tweede wereldoorlog een grote ontwikkeling gekend. Deze industrie is voor vele landen thans van gans bijzondere betekenis, zowel inzake tewerkstelling van personeel, als buitenlandse handel en deviezenbron.

Voor de oorlog werd gemiddeld per jaar 2 miljoen tbr afgewerkt, met een maximum van 3 miljoen tbr in 1938. In 1958 voltooide Japan alleen al 2.300.000tbr, hetzij meer dan de gemiddelde vooroorlogse wereldproductie.



Aan het huidig bouwritme zou in 12 jaar de volledige wereldvloot kunnen vernieuwd worden.

Tabel XVII geeft een overzicht van de afgewerkte tonnage in de drie voornaamste productielanden en in de wereld.

Tabel XVII. Afgewerkte tonnage 1955-58.

Jaren	Groot-Brittannië	Japan	Duitsland	Wereld
1955	1.322	561	1.063	4.960
1956	1.457	1.538	1.083	6.290
1957	1.410	2.308	1.230	8.115
1958	1.400	2.300	1.300	8.750

51. Op te merken valt dat in de jongste jaren sommige landen, die tot dusver geen belangrijke rol speelden in de scheepsbouwindustrie, een grote inspanning gedaan hebben om nieuwe werven op te richten of bestaande werven uit te breiden. Dit is bijzonder het geval voor Noorwegen, Spanje en Polen. Zelfs landen waar de scheepsbouw praktisch onbestaande is, zoals Griekenland, Ierland of Brazilië, zoeken nu, met hulp van de vreemde, scheepswerven op te richten.
52. Bijna de helft van de in 1958 afgewerkte tonnage bestaat uit tankers, het merendeel van zeer grote afmetingen. De nog uitstaande bouworders behelzen nog een groter percentage tankers, namelijk ongeveer 60 %.
53. Het totaal van de tonnage in aanbouw op de werven op 31 december 1958 beloopt 10.002.846 tbr. Daarvan neemt Groot-Brittannië er 22,3 % voor zijn rekening, Japan 9,95 % en Duitsland 10,94 %.



Het feit dat Japan aan het hoofd staat voor de te water gelaten en afgewerkte tonnage in 1958, maar niet voor de in aanbouw zijnde tonnage, wordt uitgelegd door het feit dat in Japan gemiddeld veel minder tijd verloopt tussen het ogenblik waarop een schip op stapel gezet wordt en dit van zijn aflevering, dan bij voorbeeld in Groot-Brittannië of Duitsland het geval is. Een voornaam element is daarbij dat de proportie aan tankschepen in Japan zeer groot is, terwijl in Groot-Brittannië meer passagiersschepen of mixte-cargo's worden gebouwd die veel meer tijd vergen voor de afwerking dan de tankers.

54. De vorige jaren bestelde schepen verzekeren de werven nog een flinke activiteit in 1959 en begin 1960. Van die laatste datum af dreigt een ernstige werkloosheid de scheepsbouw. Inderdaad, hoewel de meeste werven bestellingen hebben voor schepen die eerst in 1961 afgeleverd zullen worden, bestaat de vrees dat bij het uitblijven van nieuwbouworders het ritme van de productie zal onderbroken worden en dat vanaf 1960ellingen zullen leegkomen op de werven. Deze bedreiging rust op schier alle werven, de wereld door. De grote Belgische ondernemingen vormen daarop geen uitzondering.
55. De geboekte bestellingen zijn immers in 1958 bijzonder laag geweest. Men moet tot voor 1951 teruggrijpen om nog dergelijke lage cijfers te ontmoeten. Zelfs de slappe jaren 1953-54, toen in de maritieme wereld een crisis heerste, waren onder oogpunt van bestellingen gunstiger dan 1958.

Tabel XVIII. Bestelde tonnage 1951-1958 in 1000 tbr.

Jaar	Tonnage
1951	10.038
1952	5.566
1953	2.361
1954	3.647
1955	11.539
1956	17.539
1957	13.363
1958	1.859



56. Het uitblijven van nieuwbouworders zet de bouwerven er toe aan alle middelen aan te werven om de schaarse bestellingen in de wacht te slepen. Een aangepaste kredietpolitiek vormt daarbij een element dat hoe langer hoe meer een belangrijke rol speelt. In sommige landen is het de Staat die goedkope kredieten verleent om de werven, een zeer arbeidsintensieve industrie, volop bezet te houden en aldus werkloosheid van talrijke gespecialiseerde werkkrachten te vermijden.

57. Ook voor de Belgische werven stelt zich het probleem van het behoud van de volbezetting, na afwerking van het huidig bouwprogramma.

Op 31 december 1958 hadden onze scheepswerven 46 schepen in bestelling (samen 959.599 tdw) met een totale waarde van 8.700 miljoen F. Daarvan was 83 % bestemd voor het buitenland. De waarde van de nieuwe bestellingen in 1958 bedroeg 1.010 miljoen F, waarvan 95,9 % voor de uitvoer (1).

58. Tabel XIX geeft een overzicht van de scheepsbouw in België sinds 1954. Zij toont aan dat 1958 beslist bij de goede jaren mag gerekend worden.

Tabel XIX. In België te water gelaten en afgewerkte tonnage in tbr (2)

Jaren	Te water gelaten	Afgewerkt
1954	127.958	127.438
1955	80.833	81.237
1956	89.957	114.096
1957	130.582	123.813
1958	137.187	155.399

(1) Gegevens verstrekt door Fabrimetal.

(2) Bron : Lloyd's Register - Quarterly Returns.



59. Deze gunstige toestand tekent zich ook af in de cijfers van de op de Belgische scheepsbouwwerven benutte arbeidskrachten. Ondanks een lichte daling in 1958 ten opzichte van 1957, bleef de tewerkstelling op de werven die zeeschepen bouwen, zeer bevredigend.

Tabel XX. Tewerkstelling in de Belgische scheepswerven (1).

	Jaargemiddelden	
	1957	1958
Werklieden	6.217	5.915
Bedienden	895	961
Totaal	7.112	6.876

60. De voorgaande beschouwingen hebben uitsluitend betrekking op de grote werven. De toestand van de kleine werven die eenheden bouwen in hout voor de visserij is veel ongunstiger. De aanhoudende crisis in de zeevisserij laat nu ten volle zijn invloed gelden op de nieuwbouw, die tot een minimum beperkt blijft. Veelal dienen deze kleine werven, na een gevoelige inkrimping van de personeelsbezetting, hun toevlucht te nemen tot onderhouds- en herstellingswerken om nog enige activiteit in stand te houden.

---

(1) Bron : Fabrimetal.



## HOOFDSTUK IV

=====

## HET SCHEEPSKREDIET

-----

I. ALGEMEEN OVERZICHT.

61. Zoals kon verwacht worden heeft de crisis in de scheepvaart haar weerslag gehad op de omvang van de gesolliciteerde kredieten. Het uitzonderlijk hoog niveau van 1957 werd vanzelfsprekend niet meer bereikt. Toch werd, alle omstandigheden in acht genomen, nog een aanzienlijk bedrag krediet toegekend. Het uiteindelijke cijfer bedraagt 610.427.500 F. Maar bijna de helft daarvan, 300 miljoen F komt voor rekening van één enkele verrichting : de financiering van de bouw van een supertanker.

Tabel XXI. Kredieten verleend in het kader van de wet van 23 augustus 1948 op het scheepskrediet. In F.

=====				
Jaar	:Totaal bedrag van de door de N.M.K.W. en : het Fonds toegekende kredieten			
	:-----			
	Sector	Sector	Totaal	
	: koopvaardij	: zeevisserij	:	:
-----				
1948/9	: 114.860.000	: 15.950.000	:	: 130.810.000
1950	: 42.000.000	: 37.000.000	:	: 79.000.000
1951	: 319.840.000	: 53.195.000	:	: 373.035.000
1952	: 410.600.000	: 11.781.000	:	: 422.381.000
1953	: -	: 10.651.811	:	: 10.651.811
1954	: 53.215.000	: 47.161.000	:	: 100.376.000
1955	: -	: 55.465.020	:	: 55.465.020
1956	: 668.410.000	: 34.756.820	:	: 703.166.820
1957	: 1.411.455.000	: 23.085.500	:	: 1.434.540.500
1958	: 581.040.000	: 29.387.500	:	: 610.427.500
-----				
Totalen	: 3.601.420.000	: 318.433.651	:	: 3.919.853.651
=====				



62. De financiering van de kredieten verliep in 1958 veel vlotter dan in 1957. De kapitaalmarkt beschikte over ruimer gelden en dank zij de actieve medewerking van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid en de Algemene Spaar- en Lijfrentekas konden de diverse kredieten zonder moeilijkheden gefinancierd worden.

## II. KREDIETEN AAN DE KOOPVAARDIJ.

63. Het totaal bedrag van 581.040.000 F slaat op 6 kredietaanvragen die onderscheidelijk betrekking hebben op :
- de bouw van een supertanker van 47.000 tdw,
  - de aankoop van twee fruitschepen van 3.500 tdw elk,
  - de aankoop van een cargo van 4.700 tdw,
  - de bouw van een bulk-carrier van 15.000 tdw,
  - het verlenen van een bijkrediet voor de afwerking van een coaster.

Aldus hebben de kredietverrichtingen van 1958 in de koopvaardij gezamenlijk betrekking op circa 75.000 tdw, tegenover 177.000 tdw in 1957.

## III. KREDIETEN AAN DE ZEEVISSERIJ.

64. Het totale bedrag verleend in 1958 aan de zeevisserij ligt hoger dan in 1957. Deze verhoging wordt verklaard door het feit dat in 1958, in tegenstelling met het voorgaande jaar, krediet verleend werd voor de bouw van een diepzeetreiler.



Tabel XXII. Verdeling van de kredieten aan de zeevisserij. In F.

Jaren	Treilers van minder dan 500 pk	Treilers van 500 pk en meer	Totaal
1949	15.950.000	-	15.950.000
1950	11.425.000	25.575.000	37.000.000
1951	5.595.000	47.600.000	53.195.000
1952	11.331.000	450.000	11.781.000
1953	10.651.811	-	10.651.811
1954	27.569.000	19.600.000	47.161.000
1955	29.565.000	25.900.000	55.465.020
1956	34.756.820	-	34.756.820
1957	23.085.500	-	23.085.500
1958	8.254.500	21.133.000	29.387.500

65. Uit tabel XXII kan worden afgeleid dat de kredietverleningen voor treilers van minder dan 500 pk, dat wil zeggen voor de kust- en middenslagvisserij op een zeer laag niveau liggen in 1958. Men moet tot 1951 teruggaan om nog een dergelijk gering bedrag te vinden. Bovendien sloegen in 1958 de kredieten voor treilers van minder dan 500 pk, individueel genomen op kleine verrichtingen. Het gemiddelde per kredietverrichting beloopt slechts 480.000 F. Dit wijst er op dat hoofdzakelijk de inbouw van nieuwe motoren in bestaande vaartuigen werd gefinancierd en dat nieuwbouw praktisch uitbleef.

66. Inderdaad, de verleende kredieten worden als volgt onder verdeeld :

- a) voor treilers van minder dan 500 pk
  - 1 nieuwbouw in de kleine middenslagvisserij
  - 16 kredieten voor nieuwe motoren, waarvan :
    - 3 in de kustvisserij
    - 12 in de kleine middenslagvisserij
    - 1 in de grote middenslagvisserij



- b) voor treilers van meer dan 500 pk
  - 1 nieuwbouw
  - 1 inbouw van een nieuwe motor.

67. Deze gegevens tonen duidelijk aan dat de slechte economische toestand in de zeevisserij een rem vormt op de nieuwbouwpolitiek en dat in de kust- en midden-slagvisserij er alleen aan gedacht kan worden het bestaande materieel zo goed mogelijk aan te passen. Het is duidelijk dat deze politiek van te roeien met de riemen die er zijn, gedikteerd door de nood, finaallijk moet uitlopen op een steeds verder gaande veroudering van het productie-apparaat.

DE SECRETARIS VAN HET TECHNISCH  
COMITE VAN HET SCHEEPSKREDIET,

M. POPPE.